

6.

'k Zag verder vele mensen stromen  
Een omnibus was aangekomen  
Met zatte wijven op de zwier  
Ze mieken veel getier.  
Ze wilden met hun vuisten slaan  
En ik had de tijd om weg te gaan  
Want g'heel dat boeltje zat niet pluiz  
Ik nam de trein en reed naar huis.

---

#### BOEKENNIEUWS

#### DE LOGISTIEK VAN NIEUWPOORT 1600

door Ivan VANHYFTE

Zoals het economisch aspect in de geschiedschrijving vaak werd ondergewaardeerd, is dit nog meer waar voor het logistieke. Ik ken weinig historiografen die uitvoerig alle voorbereidingen en handelingen die nodig zijn om de troepen op de meest doeltreffende wijze van goederen en voorraden te voorzien met oog op een militair treffen, schetsen.

IR. B. COX heeft in een meesterlijk werk "De logistiek van Nieuwpoort 1600" (De Walburga Pers Zutphen 1986) op een uiterst wetenschappelijk-nagetrokken wijze ook onze stad laten herleven, als geen ander. Het is een sublieme aanvulling geworden op VLIETINCK, waar trouwens vaak naar wordt verwezen.

In juni 1600 trok het leger van de Republiek der Verenigde Nederlanden, onder leiding van prins Maurits, naar Vlaanderen. Een grootse operatie werd het die culmineerde in de befaamde slag bij Nieuwpoort en zijn vervolg vond in het Nieuwe Troje.

De historische betekenis van deze tocht wordt uitgediept door Noord- en Zuidnederlandse, Spaanse, Engelse en Franse deelnemers en tijdgenoten, die nu eens niet de klassiekers zijn die we meestal lezen over ons Beleg (Fleming, Haestens e.a.).

Originele pentekeningen en kaarten die aan eisen van hoge, topografische nauwkeurigheid voldoen, versieren 10 hoofdstukken, aangevuld met 9 bijlagen. Nieuw en revelerend bronnenmateriaal werd ongetwijfeld aangeboord in het Algemeen Rijksarchief in Den Haag, waar wellicht onvermoede Oostendse archiefstukken bewaard liggen. De briefwisseling van de Staten Generaal, toen in Oostende aanwezig, is er een voorbeeld van. De lektuur geeft een levendige kijk op het achterland: Bredene, Plassendale, Oudenburg, Snaaskerke om niet de desastreuze slag bij de Leffingerdijk (p. 53) te vergeten. Van uur tot uur wordt de krijgssituatie met minitieuze timing gevolgd. Je waant je op het terrein tussen de cavaleriecharges. De troepensterkte op de schansen, de invloeden van het getij, het vivres-transport gelost en geladen, de brood- en roggevoorraden, de vlootbewegingen in de Geule zijn welgekomen aanvullingen op de bestaande uitvoerige literatuur en zijn mijn inziens al zelden becommentarieerd.

In een nabeschouwing worden tactiek en logistiek beoordeeld.

Mag ik, in alle nederigheid, de raadplegers van het werk, wijzen op een paar schoonheidsfoutjes? Het onderzoek naar de ingrijpende

fysische fenomenen die in onze kuststreken plaatsgrepen (stormvloeden en transgressies) is de laatste jaren in zo'n stroomversnelling geraakt dat bepaalde voorstellingen achterhaald zijn. Op p. 24 wordt mijn inziens een onjuiste voorstelling gegeven van de transgressies. Actueler is de stelling van A. VERHULST en M.K.E. GOTTSCHALK (Transgressies en occupatiegeschiedenis in de kustgebieden van Nederland en België. 1980) waarin op p. 24 gesteld wordt dat "...slechts betrekkelijk zelden de gehele Belgisch-Nederlandse kust gelijktijdig door stormvloeden werd geteisterd. Nu eens sloeg de zee hoofdzakelijk in het zuiden toe, dan weer in het noorden. Dit was voor een belangrijk deel afhankelijk van het samenvallen van de maximale stormkracht met het maximale hoogtij van het water...". Ook dat de Geule een zeegat was, lang vóór 1584, (p. 25) lijkt me onjuist.

Dit overschaduwde geenszins de hommage die de mij onbekende Noord-nederlandse auteur verdient om een Zuidnederlands aspect zo grondig en met kennis van zaken door te lichten.

Ongetwijfeld een rijke aanvulling op het 16e en 17e eeuwse bestaande feitenmateriaal over Oostende en Nieuwpoort.

---

#### EEN OOSTENDENAAR OP DE FALKLANDEILANDEN

door J.B. DREESSEN

Het eerste Belgisch schoolschip was de s/v "Leopold" een driemaster van de Oostendse reders Ed. VAN CUYL en J. VAN ISEGHEM.

Onder het bevel van Kapitein Adolf COUSSEMENT en Jules NYSSSEN als stuurman verliet het vaartuig op 18 december 1857 de haven van Oostende met bestemming Antwerpen. Buiten de bemanning waren enkele leerlingen ter koopvaardij ingescheept.

Vanuit Antwerpen zette de "Leopold" koers naar Swansea waar men 1.200 ton kolen inscheepte voor Callao in Peru. Het schip verliet Swansea begin februari 1858.

Op 4 september 1858, kreeg de echtgenote van matroos Pierre DE CLERCK, te Oostende, een brief van haar man, die op 30 juli 1858 te Montevideo gepost was. Hierin stond te lezen dat het vaartuig, tijdens een hevige storm, op 12 april 1858 op de Falklandeilanden had schipbreuk geleden. DE CLERCK was de enige overlevende. Hij leefde 23 dagen op de rotsen van het "Grand Jason" eilandje ten noordwesten van het hoofdeiland. Hij werd opgemerkt door een Amerikaanse schoener de "Nancy". Heel die tijd had hij zich gevoed met vogels, pinguïns en zeehonden.

Nadat ze hem te Montevideo aan wal hadden gezet, kreeg onze zeeman een terugvaart naar het vaderland aan boord van de Antwerpse brik "Charles Henri Craemer". Pierre DE CLERCK was 34 jaar oud.

Bron : Histoire des Navires-Ecoles Belges de 1857 à 1932 door Hubert RENSON. Gent-Mariakerke 1986.